



Gentile Dottore
Matteo Renzi
Presidente del Consiglio dei Ministri

p.c. Gentile Dottore
Pietro Carlo Padoan
Ministro dell'Economia e delle Finanze

Gentile Onorevole
Maurizio Lupi
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Gentile Onorevole
Gian Luca Galletti
Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Gentile Dottoressa
Maria Carmela Lanzetta
Ministro delle Politiche regionali

Roma, 3 ottobre 2014
Prot.DG292/14-SLcpwwf

Oggetto: Ponte sullo Stretto di Messina: presunte penali – Richiesta di incontro

Gentile Presidente del Consiglio Renzi,

con un certo sconcerto abbiamo visto riportare insistentemente dai media indiscrezioni che, in estrema sintesi, le attribuirebbero l'intenzione di chiedere al General Contractor(GC) Eurolink, capeggiato ora dal Gruppo Salini, un non precisato **master plan per rilanciare il progetto del ponte sullo Stretto di Messina**, che si riteneva ormai in fase certa di chiusura, nel timore di penali a carico dello Stato troppo gravose.

La informiamo subito, se ce ne fosse bisogno, che le scriventi associazioni - da sempre interessate alle vicende del ponte sullo Stretto di Messina (un'opera il cui costo al 2012 era di 8,5 miliardi di euro e nel 2012 si aggirava attorno ai 6,2 miliardi di euro) - hanno avuto, proprio a questo proposito incontri il 29 gennaio scorso con il Commissario liquidatore della Stretto di Messina SpA, consigliere **Vincenzo Fortunato** e il 20 febbraio scorso con il Capo di gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Giacomo Aiello** e con il responsabile della Struttura di Missione delle infrastrutture strategiche dello stesso Ministro **Ercole Incalza** da cui è emersa la comune convinzione che, alla luce dei rapporti contrattuali tra SDM SpA e il GC, non ci sia alcuna penale da pagare.

Infatti, vale la pena specificare che all'art. 11.19 del **Contratto 2006** si fanno decorrere i 540 giorni dalla consegna da parte del GC al Soggetto Aggiudicatore (SDM SpA) del *"progetto definitivo completo di tutti documenti e delle integrazioni eventualmente richieste"*, con l'obbligo in caso di inadempienza di far scattare quanto previsto dall'art. 44.3 sempre del Contratto 2006 nel quale si prevede obbligo di pagare al GC solamente le prestazioni correttamente eseguite al momento del recesso, nonché un aggravio del 10% rispetto alla somma totale delle prestazioni.

E' evidente quindi che il Progetto definitivo (PD) non può essere considerato "completo" se mancano le "integrazioni richieste", che sono quelle che si hanno nell'ulteriore fase della procedura di VIA sul PD come viene stabilito dall'art. 185, c. 5 del Dlgs n. 163/2006.

Il fatto che non sia mai stato consegnato un PD completo viene confermato dall'allora ad di SDM SpA e di ANAS SpA Pietro Ciucci nella sua lettera del 9/11/2011 (Prot. U_2011_1128) in risposta alle richieste di chiarimento in merito al PEF contenute in una lettera del 25/10/2011 delle associazioni ambientaliste (ns. Prot. DG443/11_SLcp-wwf) in cui letteralmente si dice nell'ultima pagina, primo capoverso: *"in ordine al progetto definitivo dell'Opera, sono state avviate e sono attualmente in corso di svolgimento, ai sensi di legge, la procedura volta al rilascio della VIA da parte del Ministero dell'Ambiente, in relazione alle varianti introdotte al Progetto Preliminare e quella per le determinazioni della Conferenza dei Servizi, entrambe propedeutiche alla finale deliberazione del CIPE sul progetto medesimo"*.

Peraltro, la situazione non cambia, nella sostanza, anche se si prende in considerazione l'art. 5.2 **dell'Atto integrativo 2009 del Contratto 2006**.

Il richiamato articolo dell'Atto integrativo 2009, che fa salvi gli artt. da 11.16 a 11.20 del Contratto 2006 (e quindi anche l'art. 11.19), introduce una nuova "fattispecie" e quindi, nella sostanza, un nuovo motivo di recesso, che fa partire i 540 giorni dal momento consegna da parte del GC a SDM SpA del "progetto definitivo dell'opera intera" e, a fronte di inadempienza da parte del CIPE, stabilisce che sia riconosciuto ad Eurolink il pagamento delle spese sino a quel momento sostenute, più un 5% di indennizzo sulle spese sostenute.

Ma la definizione di *"progetto intero"* usata nell'art.5.2 dell'Atto integrativo 2009, non supera comunque la definizione del *"progetto definitivo completo di tutti i documenti e delle integrazioni eventualmente richieste"* dell'art.11.19 del Contratto 2006 , come viene ammesso tra le righe dallo stesso Ciucci nella lettera dell'ottobre 2011.

La sostanza è che il GC Eurolink non ha mai consegnato alla SDM SpA un PD "intero" o "completo" che dir si voglia che abbia accolto le integrazioni richieste di una procedura di VIA alla fine della quale si è deciso di non decidere. E soprattutto – è evidente - che a carico dello Stato non c'è alcuna penale da pagare.

Chiarito ciò, a proposito dei recenti passaggi che hanno portato a ritenere avviata la chiusura definitiva della vicenda del ponte, le volevamo ricordare che:

Il 2 novembre 2012 il Governo, allora in carica, approva il decreto legge n. 187 **"Misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina Spa ed in materia di trasporto pubblico locale"** nel quale si prevede l'introduzione *ex lege* di un atto aggiuntivo al contratto tra la Società Stretto di Messina Spa (di seguito SSM) e il Contraente Generale (di seguito CG) e si chiede una verifica tecnica sul progetto definitivo ed economico-finanziaria. Il decreto sospende in via immediata le concessioni e le convenzioni in essere e nel caso in cui l'atto aggiuntivo non venga presentato entro il termine perentorio dell'1 marzo 2013 prevede la caducazione, con effetto dalla data di entrata in vigore del dl, di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché le convenzioni e ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria - entro il 1° marzo 2013. La mancata consegna dell'Atto aggiuntivo e quindi la caducazione degli atti ha come conseguenza l'avvio della procedura di liquidazione

della Stretto di Messina SpA, affidata, appunto, ad un commissario liquidatore. E' l'inizio della fine politico-istituzionale del progetto del ponte sullo Stretto di Messina.

Il 17 novembre 2012 il **general contractor Eurolink** incaricato della costruzione del Ponte sullo Stretto a seguito del decreto legge 187/2012 per la revisione del contratto, decide di inviare al committente **Società Stretto di Messina** la comunicazione di **recesso** dal contratto firmato nel 2005 e validato nel 2006 *a salvaguardia* di tutti i partners italiani e stranieri presenti nella compagine, cioè, oltre ad Impregilo, la Sacyr (Spagna), la Società italiana per condotte d'acqua, la Cooperativa muratori & Cementisti-C.M.C. di Ravenna, la Ishikawajima-Harima Heavy Industries (Giappone) e Aci (Consorzio Stabile). Un segnale chiaro da parte del GC al Governo in vista delle trattative per l'atto aggiuntivo.

Il 20 dicembre 2012 viene approvata definitivamente dal Senato la Legge di Stabilità 2013, Legge n. 228/2012, nella quale all'articolo 8 si stabilisce di stanziare 300 milioni di euro *da destinare all'attuazione delle misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina SpA*. Di fatto si mette la parola fine anche dal punto di vista economico-finanziario alla vicenda del ponte.

Il 2 marzo 2013 come risulta da un dispaccio dell'Agenzia di stampa Adn Kronos, **non viene raggiunto l'accordo sull'atto aggiuntivo riguardo il progetto del ponte sullo Stretto di Messina**. Lo comunica la società Stretto di Messina SpA riferendo che il Consiglio di Amministrazione di SdM SpA, riunitosi lo stesso 2 marzo sotto la presidenza di Giuseppe Zamberletti, ha preso atto della relazione presentata dall'amministratore delegato, Pietro Ciucci, circa la mancata sottoscrizione da parte del Contraente Generale Eurolink, entro il previsto termine del 1° marzo 2013, del testo di Atto aggiuntivo da ultimo trasmessogli, conforme alle indicazioni ricevute dalle competenti Autorità di Governo. Di tale mancata sottoscrizione viene data comunicazione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ed ai competenti Ministeri ai sensi della legge 221 del 17 dicembre 2012.

Il 15 marzo 2013 la Commissione Tecnica di Verifica di Impatto ambientale – VIA e VAS, riunita in seduta plenaria, decide di *non esprimere valutazione* di Compatibilità ambientale agli Atti integrativi al Progetto Definitivo del ponte sullo Stretto di Messina, non escludendo un'incidenza negativa su SIC e ZPS, tutelati ai sensi del diritto comunitario. Le associazioni ambientaliste FAI, Italia Nostra, Legambiente, MAN e WWF definiscono questa non decisione una farsa fuori tempo massimo.

Il 16 maggio 2013 in un'intervista a Radiocor a **Vincenzo Fortunato si apprende che** alla metà di marzo è stata firmata dall'allora titolare dell'Economia Vittorio Grilli la nomina dello stesso consigliere Fortunato quale commissario liquidatore della SDM SpA.

A questo punto, come lei immaginerà, ci auguriamo che il Governo sia conseguente nella sua azione, in coerenza e nel rispetto delle norme entrate in vigore nel 2012 e del 2013 e alla luce delle inadempienze del GC Eurolink e che non si proceda ancora a perseguire l'obiettivo di realizzazione di un'opera che sottrae risorse alle vere priorità di rilancio del nostro Mezzogiorno.

Per anni il fantasma del ponte sullo Stretto di Messina (**un ponte ad unica campata di 3,3 km che sarebbe localizzata in una delle aree a più elevato rischio sismico del Mediterraneo, interamente ricadente in zone di protezione speciale dal punto di vista ambientale, tutelate ai sensi del diritto comunitario**) ha inibito lo sviluppo del Sud sottraendo risorse ad altri interventi necessari e prioritari.

Il progetto del ponte sullo Stretto di Messina non è mai stato sostenuto da un Piano Economico Finanziario credibile, in assenza di quote di traffico locale o a lunga percorrenza che ne giustificassero la costruzione in una situazione disastrosa rispetto alla funzionalità delle infrastrutture stradali e ferroviarie a sud di Napoli.

Le scriventi associazioni ambientaliste hanno sempre osservato che i soldi destinati al ponte sarebbero stati meglio impiegati per: risanare il territorio e intervenire sul dissesto idrogeologico particolarmente grave nel messinese e sulla costa tirrenica calabrese, per raddoppiare le linee ferroviarie che collegano Messina a Palermo e Catania, potenziare la linea tirrenica ferroviaria tra Battipaglia e Reggio Calabria e la linea ferroviaria jonica che collega Reggio Calabria a Taranto, adeguare la linea ferroviaria esistente tra Napoli e Bari, intervenire sul sistema dei porti tra Gioia Tauro, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Messina, garantire un sistema di traghettamento veloce e frequente per l'Area dello Stretto e finire i lavori dell'A3 Salerno-Reggio Calabria e della SS106 Ionica.

Di questo vorremmo parlare con lei, disponibili anche a fornirle la documentazione in nostro possesso, conosciuta dai Ministeri competenti, a suffragio delle nostre valutazioni e indicazioni di prospettiva. Le anticipiamo che un nostro incaricato contatterà i suoi uffici per verificare la possibilità di un incontro in merito.

Con i migliori saluti,

Donatella Bianchi
Presidente WWF Italia



Andrea Carandini

Presidente FAI



Vittorio L. Cogliati Dezza

Presidente Legambiente



Marco Parini

Presidente Italia Nostra



Debora Ricciardi

Presidente MAN

